



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2011

**Verbandelt im Welthandel: Spediteure und ihre Papiere seit dem 18.
Jahrhundert**

Dommann, Monika

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich
ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-77002>
Journal Article

Originally published at:
Dommann, Monika (2011). Verbandelt im Welthandel: Spediteure und ihre Papiere seit dem 18. Jahrhundert. WerkstattGeschichte, 20(58):29-48.

■ MONIKA DOMMANN

Verbandelt im Welthandel: Spediteure und ihre Papiere seit dem 18. Jahrhundert

Nach der Arbeitsteilung

Zwischen 1840 und 1870 wuchs der Welthandel wie nie zuvor.¹ Ein Wachstum, das begleitet war durch eine Verlängerung der Transportwege, eine Beschleunigung der Güterströme und die Entstehung einer modernen Logistikinfrastruktur. Verkehrsmittel, Transportvermittler und Begleitpapiere nahmen beim Wachstum des Welthandels und der Beschleunigung der Güterströme eine unauffällige Rolle ein. Dass Transaktionen immer auf Transport- und Nachrichtensysteme angewiesen sind, welche Waren und Informationen vom Absender zum Empfänger spedieren, ist vielleicht so selbstverständlich, dass in den Kapitalismustheorien darüber nicht nachgedacht wurde. Von Max Webers protestantischer Ethik,² über Douglass Norths Institutionen³ bis hin zu Mark Granovetters *social embeddedness*⁴ ökonomischer Praktiken – der Fokus der sozialwissenschaftlichen Analysen der Voraussetzungen für ein weltweites kapitalistisches System wurde auf die Mentalitäten, Normen und sozialen Beziehungen des *homo oeconomicus* ausgerichtet. Insbesondere die Institutionenökonomie in der Tradition von Douglass North, der argumentiert hat, dass die Entstehung von Verfügungsrechten wegen der Senkung von Transaktionskosten zentral sei für wirtschaftliche Entwicklung, hat ihre als Erweiterung der Neo-Klassik konzipierte Wirtschaftstheorie stark auf Normen gestützt.⁵ Dabei wurden die Normen selbst als gegeben erachtet, als *Black Boxes* behandelt und kaum historisch analysiert. Das war nicht immer so: 1893 hatte Émile Durkheim die Analysen von Adam Smith⁶ zu den Folgen der Arbeitsteilung aufgegriffen und zu einer Sozialtheorie weiter entwickelt.⁷ Durkheim betonte, dass die Arbeitsteilung im modernen Wirtschaftsleben alte, auf Moral basierende soziale Bande, welche das Individuum an die Gemeinschaft banden, auflöst und durch Bindungen auf Grundlage von vertraglichen Rechten und Verpflichtungen ersetzt.

29

Die Autorin dankt Christof Dejung, Beate Fricke, Anne Kolb, Martin Lüpold, Sandra Maß, Daniel Speich und Simon Teuscher für wertvolle Kommentare und Hinweise.

- 1 A. G. Kenwood/A. L. Lougheed, *The Growth of the International Economy 1820–2000*. An Introductory Text, London, New York 2000, S. 78–92.
- 2 Max Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*. Grundriss der verstehenden Soziologie, Tübingen 1980. [1922]
- 3 Douglass C. North, *Institutionen, institutioneller Wandel und Wirtschaftsleistung*, Tübingen 1992. [Cambridge 1990]
- 4 Mark Granovetter, *Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness*, in: *The American Journal of Sociology* 91 (1985) 3, S. 481–510.
- 5 North, *Institutionen*. Zur Rezeption der Institutionenökonomie in der deutschen Wirtschaftsgeschichte vgl. Clemens Wischermann/Anne Nieberding, *Die institutionelle Revolution*. Eine Einführung in die deutsche Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Stuttgart 2004.
- 6 Adam Smith, *Der Wohlstand der Nationen*. Eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen, München 2005. [London 1789 (5. Auflage)]
- 7 Émile Durkheim, *Über die Teilung der sozialen Arbeit*, Frankfurt/M. 1977. [Paris 1893]

Wenngleich die Verkehrssysteme und das Nachrichtenwesen in den Kapitalismustheorien keine Rolle spielen⁸, waren sie in den Handels- und Wirtschaftswissenschaften zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Bedingung für die »Austausch- und Zirkulationsprozesse« der Weltwirtschaft präsent.⁹ Für die Handelswissenschaftler, welche seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Lehrgänge in kaufmännischer Betriebslehre aufbauten, war der Transport ganz selbstverständlich Teil des Unterrichts: »Die notwendige Begleiterscheinung des Handels ist die Bewegung der Kaufmannswaren, der Gütertransport«, schrieb Friedrich Schär, Professor für Handelswissenschaften in Zürich und Berlin, 1919 in seiner Einführung zur »Handelskorrespondenz und Handelsbetriebslehre«.¹⁰ Und er betonte zugleich, dass die Kenntnisse von Verkehrsinfrastrukturen und das Wissen über Buchführung und Handelskorrespondenz Grundlage und Kern der neuen Handelswissenschaften ausmachten. Die folgenden Ausführungen setzen bei diesen »notwendigen Begleiterscheinungen« des Welthandels an und zielen auf eine Perspektivenverschiebung, welche die Entstehung einer Weltwirtschaft über die Hintertür der Spediteure und ihrer Papiere zu beleuchten versucht. Die Frage der Medialität ist zentral für das Verständnis der Entstehung von Rechtsnormen im Handel. Ich werde mich nach einführenden konzeptionellen Überlegungen zur Verwobenheit von Rechtsnormen und Kulturtechniken mit dem Gebrauch von Warenpapieren (Frachtbriefe und Speditionsbücher) und dem Aufstieg von Transportvermittlern (Spediteure) beschäftigen. Mich interessieren dabei die Zusammenhänge zwischen dem Ausbau von Transportmitteln und der Etablierung von handelsrechtlichen Normen vom 18. bis zum 20. Jahrhundert. Die untersuchten Quellen umfassen Begleitpapiere von Waren aus dem Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel, handelswissenschaftliche Lehr- und Handbücher sowie juristische Abhandlungen und Gesetzeswerke zum Handels- und Transportrecht.

Mit diesem Vorgehen ist ein zweifaches Argument verknüpft: Zum einen geht es darum, die Betriebsblindheit der Wirtschaftsgeschichte gegenüber der Produktion von Normen zu problematisieren und zum anderen soll aufgezeigt werden, dass Normen sozial *und* medial vermittelt sind und historischem Wandel unterliegen. Dieses Argument speist sich aus wissens- und medientheoretischen Überlegungen, welche die bislang kaum beachteten epistemischen und medialen Grundlagen des Wirtschaftens zum Hauptgegenstand der Analyse machen. Als Émile Durkheim im ausgehenden 19. Jahrhundert die Auflösung der alten, auf Moral basierenden sozialen Beziehungen durch Industrialisierung beschrieb, bemühte er sich gleichzeitig zu betonen, dass die neuen Berufsgruppen, die sich im Prozess der Arbeitsteilung herausbildeten, zu einer neuen sozialen Ordnung beitrugen.¹¹ Der Aufstieg

8 Dieser Zusammenhang wurde jedoch vom kanadischen Wirtschaftshistoriker Harold Innis schon sehr früh erschlossen: Harold Adams Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, London 1923. Harold Adams Innis, *The Fur Trade in Canada. An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto 1956. [Yale 1930]

9 Max Roscher, Über das Wesen und die Bedingungen des internationalen Nachrichtenverkehrs, in: *Weltwirtschaftliches Archiv* 2 (1913), S. 299–319.

10 Johann Friedrich Schär, *Handelskorrespondenz und Handelsbetriebslehre in Verbindung mit der Wechsel- und Schecklehre*, Berlin 1919. [1897], S. 73. Zu Johann Friedrich Schär vgl. Walter Dettwiler, Johann Friedrich Schär, in: (Hg.), *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bern 2010. Version vom 15.12.2010, URL <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D14811.php>. Schär war zunächst im Käsehandel tätig, bevor er an der kantonalen Handelsschule in Basel lehrte und 1903 an den ersten Lehrstuhl für Handelswissenschaften in der Schweiz an die Universität Zürich berufen wurde.

11 Durkheim, Über die Teilung der sozialen Arbeit, S. 67–71.

des Spediteurs als neuer Vermittler in der »arbeitsteiligen Verkehrswissenschaft«¹² ist also durchaus ein Beleg für das Argument Durkheims. Doch gleichzeitig kann mit Durkheim die Entstehung dieses spezifischen Berufsfeldes, das sich mit der Organisation von raum-überschreitenden und zeitgebundenen Tätigkeiten beschäftigt und dabei maßgeblich auf frühneuzeitlichen Schriftlichkeitstraditionen beruht, nicht erklärt werden. Das soziologische Argument der sozialen Bande muss um die medienwissenschaftliche These der medialen Bande erweitert werden.

Das Zusammenspiel der sozialen und medialen Vermittlungspraktiken wurde bislang in der Wirtschaftsgeschichte kaum untersucht, und die wirtschafts-, rechts- und medienhistorischen Zusammenhänge der Verkehrsmittel, Transportvermittler und Begleitpapiere blieben nahezu unbeachtet.¹³ Diese Ignoranz stellte bereits Walter Eggli im Jahr 1942 fest: »Liegt es in der verwirrenden Vielseitigkeit und Labilität der internationalen Spedition begründet«, (...) dass sie »noch sehr wenig Beachtung gefunden hat?«¹⁴ Egglis Dissertation zur Geschichte des Basler Speditionsgewerbes zählt bis heute zu den seltenen geschichtswissenschaftlichen Erörterungen der Spedition, ein Begriff, der seit den 1960er Jahren zunehmend dem Terminus Logistik gewichen ist.¹⁵ Die Nichtbeachtung des Wissens und der Medien der Wirtschaft wurde bezeichnenderweise auch in jüngster Zeit nur indirekt, in der Kritik am »virtuellen Charakter« globaler Waren-, Informations- und Finanzströme manifest, wobei die Rede von der neuen »Virtualität« der Wirtschaft aus historischer Sicht höchst problematisch ist, weil der Austausch der Waren grundsätzlich mit der Zirkulation von Informationen über ihren Wert und ihren räumlichen und zeitlichen Rahmen verknüpft ist. Waren und ihre epistemische und mediale Repräsentation sind im Fernhandel a priori miteinander verknüpft.

Die Güterketten des Welthandels halten, so lange ihnen Glauben geschenkt wird, und sie reißen, sobald das Vertrauen verspielt ist. Die Frage, wie Transportketten erzeugt, stabilisiert und koordiniert wurden, zielt auf eine Historisierung jener Praktiken, die so selbstverständlich sind, dass sie nicht mehr wahrgenommen werden, sobald sie funktionieren. Übermittlungs- und Kommunikationsakte sowie Übertragungsmedien und Transporttechniken sind dabei komplementär ineinander verwoben.

Drei Thesen leiten meine Argumentation: Erstens werde ich darlegen, dass die moderne Handels- und Transportgesetzgebung, die sich im 19. Jahrhundert etabliert hat, ohne alte

12 Eugen Vadnai, *Die Stellung des Spediteurs in der arbeitsteiligen Verkehrswirtschaft*, Budapest 1924, S. 13.

13 Die Geschichte der Spedition ist nahezu unerforscht: Vgl. Eugen Vadnai, *Die Geschichte des Speditionsgeschäftes* (von den Anfängen bis zu seiner heutigen Gestaltung), Budapest 1925. Walter Eggli, *Das Basler Speditionsgewerbe*, Aarau 1942. Paul Erker, *Die logistische Revolution. Zur Transformation der Speditionsbranche am Beispiel der Unternehmensgruppe Dachser*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte: Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen* (2007) 1, S. 111–128. Richard Vahrenkamp, *Die Entwicklung der Speditionen in Deutschland 1880 bis 1938: Von der Eisenbahnlogistik zur Lastkraftwagenlogistik*, in: Hans-Luidger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt (Hg.), *Die moderne Straße – Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt/M. 2010, S. 309–339.

14 Eggli, *Basler Speditionsgewerbe*, S. XIII.

15 Zur Begriffsgeschichte der Logistik vgl.: Monika Dommann, *Handling, Flow Charts, Logistik. Zur Wissensgeschichte und Materialkultur von Warenflüssen*, in: David Gugerli, Michael Hagner, Caspar Hirschi, Andreas B. Kilchner, Patricia Purtschert, Philipp Sarasin, Jakob Tanner (Hg.), *Nach Feierabend, Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte* 7 (2011), S. 75–103.

Formen von Briefkommunikation und Buchführung nicht denkbar wäre. Zweitens werde ich zeigen, dass die Normen, die das Herz der modernen Logistik darstellen, ihren Ursprung im Gebrauch von gefaltetem Papier haben. Damit werden jene Informationen übermittelt, welche die Warenströme über lange Distanzen im Fluss halten. Es geht, um die aktuellen Fachtermini aus Informatik und Recht zu benutzen, um die Funktion von *hardware* und *soft law* im Transport und Handel und jene handelswissenschaftlichen Kulturtechniken, die von Intermediären zwischen Absendern und Empfängern (Kaufleuten, Kommissionären und Transporteuren) praktiziert werden. Diese Kulturtechniken sind für die beteiligten Akteure jederzeit verfügbar, gehen dem nationalen und internationalen Recht voraus und sind diesem zuweilen auch später überlegen. Und drittens werde ich darlegen, dass jene Prozesse, die Adam Smith und Émile Durkheim mit Arbeitsteilung umschrieben haben, und die später in ihrer weiter entwickelten Form als Rationalisierung und Automatisierung bezeichnet wurden, immer mit dem Zusammenbruch tradierter Routinen einhergehen. In diesen Lücken entstehen Vakuen, an denen seit dem 19. Jahrhundert die Vermittlungstätigkeiten der Spediteure ansetzen. Diese entwickeln Schriftlichkeitspraktiken und Kommunikationsakte, die dazu beitragen, dass die Gesellschaft heute zwar nicht mehr durch kleine lokale Dorfgemeinschaften zusammen gehalten wird, jedoch durch globale *supply chains* weit stärker gebündelt und kanalisiert worden ist, als dies im 19. Jahrhundert der Fall war.

Kulturtechniken, Normen und Recht

Die Rechtsgeschichte hat in den letzten Jahren ein neues Verständnis für die Bedeutung von wirtschaftlichen Normen für die Genese des internationalen Rechts entwickelt. Die ersten völkerrechtlichen Bestrebungen im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts regelten die Wirtschaft, den Handel und die Technik. Durch Staatsverträge für Post (1874), Telegraphie (1865), Gewichte und Maße (1875) und Eisenbahn (1890) wurde das Transport- und Kommunikationswesen international normiert.¹⁶ Trotz neuer Regulierungsinstrumente existierte kein globaler Ordnungsrahmen für wirtschaftliche Transaktionen. Das internationale Privatrecht gehörte zu den strittigsten Domänen des Rechts.¹⁷ Das Handelsrecht, das die Rechte der Kaufleute regelt (erstmal in Frankreich mit dem Code de Commerce vom 1807¹⁸, in den deutschen Staaten 1861 mit dem Handelsgesetzbuch¹⁹ und in der Schweiz erst mit dem Obligationenrecht von 1881²⁰), war an den Rahmen der Nationalstaaten gebunden.

Gesetze sind jedoch nicht die einzigen Normen, die den Kaufleuten einen Rahmen für ihre Handelsaktivitäten setzen. In der Rechtswissenschaft hat sich seit den 1980er Jahren eine Debatte über das *lex mercatoria* verdichtet, jenes Korpus von Weltrecht, das Gunther

16 Miloš Vec, Kurze Geschichte des Technikrechts, in: Martin Schulte (Hg.), Handbuch des Technikrechts, Berlin 2003, S. 360. Miloš Vec, Recht und Normierung in der Industriellen Revolution. Neue Strukturen in der Normsetzung in Völkerrecht, staatlicher Gesetzgebung und gesellschaftlicher Selbstnormierung, Frankfurt/M. 2006.

17 Vgl. dazu am Beispiel Deutschlands: Niels P. Petersson, Anarchie und Weltrecht. Das deutsche Reich und die Institutionen der Weltwirtschaftskrise 1890–1930, Göttingen 2009.

18 Code de Commerce, Paris 1807.

19 Heinrich Thöl, Zur Geschichte des Entwurfes eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches: das von der österreichischen und preußischen und bayerischen Regierung vor und bei der dritten Lesung des Entwurfes eingeschlagene Verfahren, Göttingen 1861.

20 L. Gomberg, Handelsrecht, in: N. Reichensberg (Hg.), Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Bern o. J., S. 529–555.

Teubner als »global law without a state« bezeichnet hat.²¹ Teubner hat dabei angeregt, globales Recht viel breiter zu fassen, als das bislang in der Rechtswissenschaft geschehen ist. Die Normen seien weit vielfältiger als angenommen und entstünden auch unabhängig von den Gesetzen der Nationalstaaten. Trotzdem landeten sie vor nationalen Gerichten, wenn die Schiedsgerichte der Verbände keine Einigung erzielten. Teubner betont, dass dieses Recht nicht unterentwickelt ist, wie oft argumentiert wird, sondern dass es sich um ein vollwertiges Recht mit eigenen Charakteristiken handle, das aus den sozio-ökonomischen Entstehungskontexten zu erklären sei. Die Quellen dieses Rechts sieht Teubner in der Selbstorganisation der hoch technisierten und spezialisierten Milieus, in »invisible colleges, invisible markets and branches«, welche die nationalstaatlichen Grenzen sprengen.²² Um diesem Rechtskorpus gerecht zu werden, müssten vermehrt Kommunikationspraktiken ins Blickfeld genommen werden: »Theories of legal pluralism will have to reformulate their core concepts, shifting their focus from groups and communities to discourses and communicative networks.«²³

Teubners Vorschlag, Kommunikationspraktiken in den Fokus der Betrachtung zu rücken, wird in den folgenden Überlegungen weiterentwickelt. Dabei soll die Analyse der Kommunikation um jene der Kulturtechniken erweitert werden. Der Begriff der »Culturtechnik« bezeichnete im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts jene Techniken und Wissenschaften, die sich mit der Kultivierung, Vermessung und Bearbeitung des Bodens durch Wasserbau, Kartographie und Land- und Forstwirtschaft beschäftigten.²⁴ In jüngster Zeit hat der Begriff in der deutschen Medienwissenschaft eine Renaissance und Metamorphose erlebt: Er bezeichnet ein analytisches Konzept zur Analyse jener Techniken, die bei der Entstehung von Kulturen involviert sind.²⁵ Der Begriff ist dabei viel weiter gefasst als die gemeinhin mit »Kultur« assoziierten elementaren Techniken des Lesens, Schreibens und Rechnens, denn er umfasst all jene Beziehungen, die sich zwischen Menschen und Dingen etablieren, sobald sie, wie Cornelia Vismann argumentiert hat, Raum und Zeit organisieren.²⁶ Dabei entstehen Operations- und Übersetzungsketten, die örtliche Distanzen und zeitliche Dauer zu überbrücken vermögen.²⁷ Gerade dann, wenn weder nationales Recht noch zuverlässige internationale Normen existieren, die die Zirkulation der Waren über weite Distanzen hinweg regeln, werden die Kulturtechniken als raum- und zeitübergreifende Rahmung bedeutsam, die das Wirtschaften mittels Bild, Schrift und Zahl festhalten.

Das Bewusstsein für die zentrale Bedeutung spezifischer Techniken zur Ort- und Zeitüberwindung ist jedoch keine Erfindung der Medien- und Technikforschung des 21. Jahrhunderts, sondern war in den Handelswissenschaften des 19. Jahrhunderts sehr präsent. Das

21 Gunther Teubner, »Global Bukowina: Legal Pluralism in the World Society, in: Ders. (Hg.), *Global Law Without a State*, Aldershot 1997, S. 3–28, hier S. 3.

22 Ebd., S. 8.

23 Ebd., S. 7.

24 Friedrich Wilhelm Dünkelberg, *Encyclopädie und Methodologie der Culturtechnik*, Braunschweig 1883.

25 Tobias Nanz/Bernhard Siegert (Hg.), *ex machina. Beiträge zur Geschichte der Kulturtechniken*, Weimar 2006. *Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung* (2010) 1: Schwerpunkt »Kulturtechnik«, S. 101–219.

26 Cornelia Vismann, *Kulturtechnik und Souveränität*, in: *Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung* 1 (2010): Schwerpunkt »Kulturtechnik«, S. 180–181.

27 Erhard Schüttelpelz, *Die medienanthropologische Kehre der Kulturtechniken*, in: *Archiv für Mediengeschichte: Kulturgeschichte als Mediengeschichte (oder vice versa)?* 6 (2006), S. 87–110.

1889 erschienene Handbuch »Die Techniken des Welthandels« aus der Feder des Direktors der Wiener Handelsakademie Rudolf Sonndorfer war der erste Versuch einer Einführung in den internationalen Warenhandel für den kaufmännischen Unterricht.²⁸ Sonndorfer war einer der Pioniere der im ausgehenden 19. Jahrhundert entstehenden Handelswissenschaften.²⁹ Er beschäftigte sich nicht mit dem Wissen über die Gesetze der Märkte, denen sich Ökonomen seit dem 18. Jahrhundert in der Tradition der Naturforschung gewidmet hatten.³⁰ Es ging ihm nicht um Volkswirtschaftslehre, Warenkunde oder Geografie – Fächer, die an den höheren Handelsschulen bereits verankert waren. Sonndorfer propagierte die »internationale Handelskunde« als Voraussetzung für »Kaufleute, Ex- und Importeure, Spediteure, Banquiers, Industrielle, Landwirthe, Consulate und Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften«, um in das »grosse Räderwerk des Welthandels« eingreifen und sich »an seinem Getriebe« beteiligen zu können. Dieser handelswissenschaftliche Zugriff zur Ökonomie mit seinen organischen und mechanischen Vorstellungen wurde von der Nationalökonomie zuweilen belächelt: »Wenn die Weltwirtschaft ein solcher Organismus und Mechanismus mit Organen und Funktionen wäre, dann stünden die Volkswirtschaftler nicht immer wieder von neuem vor der sog. Kapitalistischen Produktionsweise wie vor einem mysterium magnum.«³¹ Doch die Handelskunde vermittelte den uneingeweihten Kaufleuten praktisches Wissen über die standardisierten Maße und Gewichte, die Transportmittel, die Warenbörsen und die internationalen Währungen und trug damit zur Schaffung eines einheitlichen Referenzrahmens für das Wirtschaften bei. Der Umgang mit Papieren und Formularen wurde unter dem Begriff »Handelskorrespondenz« »leitendes Fach im Mittelpunkt«³² des handelswissenschaftlichen Curriculums und war in Sonndorfers Handbuch durch ausklappbare Lagerscheine, Frachtbriefe, Erklärungen, Declarationen, Konnossements (das sind die Äquivalente der Frachtbriefe im Seeverkehr), Charterverträge und Ladescheine prominent präsent.

Es wäre lohnenswert, das wechselseitige Verhältnis von Aufschreibe- und Transportsystemen epochenübergreifend und kulturvergleichend zu untersuchen, denn darüber, ob es einen Zusammenhang zwischen der Entstehung von Schriftlichkeitspraktiken und dem Ausbau von Transport und Handel gibt, ist bislang nicht systematisch nachgedacht worden.³³ Eine These von Claude Lévy-Strauss aufgreifend, haben Guy Lardreau und Georges Duby betont, dass die Schrift zunächst als Mittel der Kontrolle der Zirkulation von Gütern und Menschen auftauchte, bevor sie dann zum Werkzeug der Literatur und Religion wur-

28 Ebd.

29 Zur Professionsgeschichte der Diplom-Kaufleute in Deutschland: Franz, Heike, Betriebswirte in Deutschland 1900–1930. »Bürger« oder »Professionals«?, in: Tenfelde, Klaus und Wehler, Hans-Ulrich (Hg.), Wege zur Geschichte des Bürgertums. Vierzehn Beiträge. Göttingen 1994, S. 249–272. Zu den Handelsschulen in der Schweiz: L. Gomberg, Handelsschulen: a) deutsche Schweiz, in: N. Reichesberg (Hg.), Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Bern o. J., S. 547–555.

30 Zur Wissenschaftsgeschichte der Nationalökonomie: Margaret Schabas, *The Natural Origins of Economics*, Chicago, London 2005.

31 M. Behrend, Weltwirtschaft und Welthandel in handelswissenschaftlicher Beleuchtung, in: *Weltwirtschaftliches Archiv* 1 (1913), S. 389–398, hier: S. 396.

32 Schär, *Handelskorrespondenz*, S. III.

33 Zu staatlichen Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich vgl. Anne Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2000.

de.³⁴ Im Mittelalter wurde die Schrift selten, auf teurem Material und im Zusammenhang mit äußerst wichtigen Dingen verwendet: Zur Aufbewahrung des Wortes Gottes, im Zusammenhang mit Totenverehrung, aber auch zur schriftlichen Speicherung von Eigentumsverhältnissen und Besitztümern in Verwaltungshandbüchern. Dass Schriftstücke zur Begleitung und Bezeichnung von Transportwaren bereits im Altertum angefertigt wurden, legen Studien zu den koptischen Papyri nahe, in der die Vermutung geäußert wird, dass es sich bei Schriftstücken über Getreidelieferungen an eine Mühle nicht um Quittungen für den Abgabepflichtigen, sondern um eine Art Frachtbriefe in zwei Exemplaren handelte, die zur Kontrolle des Frachters gedient haben mögen.³⁵ Zu den Pionieren einer Mediengeschichte der Wirtschaft gehört der kanadische Wirtschaftshistoriker Harold Innis, der sich in den 1950er Jahren mit der Funktion von Medien wie Stein, Papyrus und Papier für den Zusammenhalt und die Erosion von Imperien beschäftigt hat, lange bevor Bruno Latour argumentiert hat, dass die Herstellung von weltumspannenden Organisationen maßgeblich auf der Zirkulation von Papieren basiere.³⁶ Ohne die Verwendung von Papier und Schrift, in der modernen Büro- und Verwaltungstechnik als *paperwork* bezeichnet, seien, so Latour, raum- und zeitübergreifende moderne Organisationen nicht denkbar. Was Latour über die Distanzen überwindenden Institutionen sagt, gilt noch in größerem Ausmaß für den Warentransport: Weil sich Kaufleute, Kommissionäre und Spediteure nicht mit den Waren bewegen können, sondern die Waren aus der Hand geben und mit wachsenden Distanzen zunehmend Unvertrauten übereignen müssen, bedienen sie sich zur Koordination und Kontrolle der Bewegungen in Raum und Zeit *paperwork*, Praktiken zur Handhabung von Papier, Schrift und Zeichen.

Papierene Bande

Ein disparates Korpus von Frachtbriefen und Speditionsbüchern aus dem Zeitraum zwischen 1760 und 1890, das im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel aufbewahrt wird, stellt aus historiographischer Perspektive einen Glücksfall dar. Das Wachstum von *paperwork* in modernen Organisationen ist für Archivare eine große Herausforderung: Massen-

34 Georges Duby/Guy Lardreau, Geschichte und Geschichtswissenschaft. Dialoge, 1982. [Paris 1980], S. 72–74. Vgl. auch Jack Goody, Die Logik der Schrift und die Organisation von Gesellschaft, Frankfurt/M. 1990. [Cambridge 1986] Franz-Josef Arlinghaus, Zwischen Notiz und Bilanz. Zur Eigendynamik des Schriftgebrauchs in der kaufmännischen Buchführung am Beispiel der Datini/di Berto-Handelsgesellschaft in Avignon (1367–1373), Frankfurt/M. 2000.

35 Archiv für Papyrusforschung und verwandte Gebiete 10, 1–2 (1932), S. 91. W. Hengstenberg, Die griechisch – koptischen UOTAOM – Ostraka.

36 Harold A. Innis, Empire and Communications. Revised by Mary Q. Innis. Foreword by Marshall McLuhan, Toronto, Buffalo 1972. [Oxford 1950] Bruno Latour, Visualization and Cognition: Thinking with Eyes and Hands, in: Knowledge and Society. Studies in the Sociology of Culture Past and Present 6 (1986), S. 1–40, zu *paperwork* S. 26–32. In der Rechtspraxis: Bruno Latour, La fabrique du droit. Une ethnographie du Conseil d'État, Paris 2002. Vgl. Delphine Gardey, Ecrire, calculer, classer. Comment une révolution de papier a transformé les sociétés contemporaines (1800–1940), Paris 2008. Monika Dommann, Dokumentieren: Die Arbeit am institutionellen Gedächtnis in Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung (1895–1945), in: Jahrbuch für europäische Verwaltungsgeschichte 20 (2008), S. 277–299.



Bild 1: Serielle Massenakten zum Paket geschnürt:
Frachtbriefe aus dem Jahr 1825 im Wirtschaftsarchiv
Basel. [Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel]

wegen seiner Serialität über den langen Zeitraum von über 150 Jahren hinweg bietet der Bestand Potential für medienhistorische Zugänge, welche den Zusammenhang zwischen

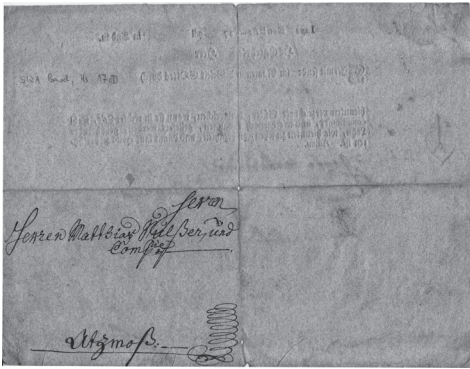


Bild 2: Frachtbrief mit Längs- und Querfaltung, die ein Adressfeld markiert (1775).
[Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel HS 17]

und in die Quere gebrochen und dem Fuhrmann oder Schiffer unversiegelt übergeben«

akten und serielle Einzelfallakten fallen in der Logik der Archive gewöhnlich der Kasation anheim.³⁷ Die zufällig im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv gelandeten Papiere entstammen dem Umfeld des in Basel seit dem 19. Jahrhundert bedeutsamen Speditionsgewerbes.³⁸

Da sie ihres Entstehungskontextes entrissen sind und die Quellenlage zum Speditionsgewerbe dürftig ist, ist der Informationsgehalt dieser Quellengattung für eine Wirtschaftsgeschichte des Transports im Welthandel gering. Doch gerade »Aufschreibesystemen«³⁹ und Rechtsnormen im Blickfeld haben.⁴⁰ Dass dabei beschreibend vorgegangen wird, ist durchaus Programm: Nur durch eine Methodik, die die Analyse von Bildern und Texten mit einer Analyse ihrer Materialität, Handhabung und der sozialen Gebrauchsweisen verbindet, können die heterogenen Funktionen dieser für die moderne Wirtschaft so bedeutsamen Kulturtechniken freigelegt werden.

Die Frachtbriefe aus dem 18. Jahrhundert weisen individuelle Formate und eine Längs- und Querfaltung auf.

Das rührt daher, dass sie »gewöhnlich auf einem Viertelbogen starkes Papier geschrieben, dann einmal in die Länge

37 Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel (SWA): A Vo L I 5b Frachtbriefe. SWA, Speditionsgewerbe: Frachtbriefe, Dokumentensammlung, 1820–1989. SWA: HS 13. Vgl. dazu auch: Hans Schaub, Geschichtliches vom Eisenbahn-Frachtbrief und seinen Vorläufern, in: SBB-Nachrichtenblatt 25 (1948) 4 und 5, S. 59–61 und S. 75–76.

38 Zur Geschichte des Baseler Speditionsgewerbes vgl. Eggli, Basler Speditionsgewerbe.

39 Friedrich A. Kittler, Aufschreibesysteme 1800/1900, München 1995.

40 Solche Zugänge sind bislang von Michael Hutter über die Form der frühen Münzen, von Valentin Gröbner für die Identifikationspapiere von Personen im europäischen Mittelalter und von Bernhard Siegert über Passagierlisten im Personentransport nach Übersee in der frühen Neuzeit herausgearbeitet worden: Michael Hutter, Die frühe Form der Münze, in: Dirk Baecker (Hg.), Probleme der Form, Frankfurt/M. 1993, S. 159–180. Valentin Groebner, Der Schein der Person. Steckbrief, Ausweis und Kontrolle im Europa des Mittelalters, München 2004. Bernhard Siegert, Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika, Zürich 2006.

wurden.⁴¹ Der Frachtbrief kann jederzeit geöffnet und geschlossen werden. Frachtbriefe sind Botschaften, die durch Faltung des Papiers, der Beschriftung der Vorder- und Rückseite sowie der Verbindung von gedrucktem Formular und handschriftlichen Aufzeichnungen bereits im 18. Jahrhundert hoch standardisiert sind. Sie sind ein Hybrid zwischen Brief und Formular. Zwar sind im Wirtschaftsarchiv auch einige vollständig handschriftlich verfasste Frachtbriefe aus dem 18. Jahrhundert überliefert, doch verwendet die Mehrzahl der Frachtbriefe bereits vorgedruckte Formulare, in welchen der Ort und Name des Absenders und eine allgemein gehaltene Standardfloskel aufgedruckt ist.

Die Formulare werden vom Absender gestaltet und gedruckt, von Hand ergänzt (mit Angaben zum Datum, Namen des Fuhrmanns und den Collis, d.h. den Transportstücken) und sind mit der Unterschrift des Absenders versehen. Sie sind, wie eine juristische Abhandlung zum Frachtfahrer-Recht zu Beginn des 19. Jahrhunderts festhält, ein »durch Annahme von Seiten des Fuhrmanns stillschweigend genehmigtes Document über den geschlossenen contractum«.⁴² Die Formulare sind gleichzeitig auch Briefe: Wie bei einem gewöhnlichen Brief sind die Angaben zum Empfänger auf einer äußeren Seite des zweifach gefalteten Papiers festgehalten. Manche Frachtbriefe enthalten eine unbestimmte Anrede, beispielsweise »hochgeehrte Herren« und verweisen mit Formulierungen wie »Namen und Geleit Gottes« auf eine gemeinsam geteilte höhere Macht. Dahinter steht das Bedürfnis, die Kommunikation zwischen Fremden durch Verweise auf das Göttliche abzusichern. Die Papiere begleiten die Waren während des Transports und halten Anzahl, Beschreibung, Bezeichnung und Gewicht der Waren, Zieladresse und die Modalitäten des Inkasso fest. Schriftstücke des Staates wie Zollscheine (mediale Belege von Handelsregulierungen) sind direkt auf dem Frachtbrief aufgeklebt.

Die Waren werden im Frachtbrief in die symbolische Ordnung von Buchstaben und Zahlen übersetzt: Anonyme Kisten werden mit Erkennungszeichen, Nummern und Gewichtsangaben in zuordenbare Frachten verwandelt. Das symbolische Zeichen wird in doppelter Ausführung sowohl auf der Ware als auch auf dem Papier vermerkt. Zur Bezeichnung werden Monogramme und Zeichen (Dreiecke, Herzen, Kreuze etc.) verwendet.

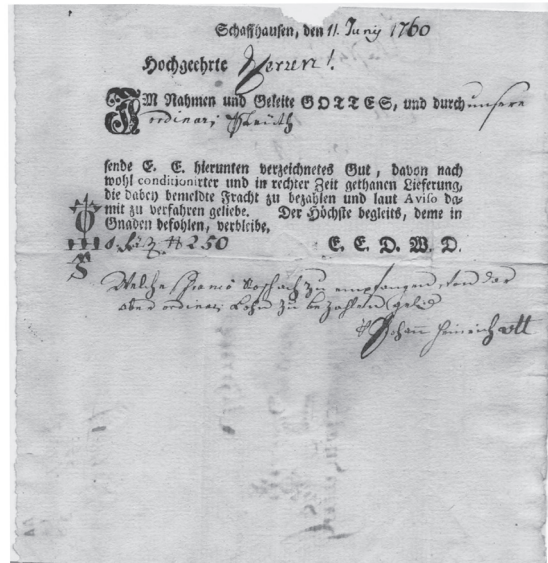


Bild 3: Standardisierte Botschaften: Druckschrift, Handschrift und monographische Zeichen (1760). [Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel HS 17]

41 Fracht, Frachtbrief, in: Verein praktischer Kaufleute (Hg.), Allgemeines Handels-Lexikon oder Encyclopädie der gesammten Handelswissenschaften für Kaufleute und Fabrikanten, Leipzig 1857, S. 486–890, hier. S. 489.

42 Johann Carl Ernst Münter, *Das Frachtfahrer-Recht*, Hannover 1810 [1801], S. 101.

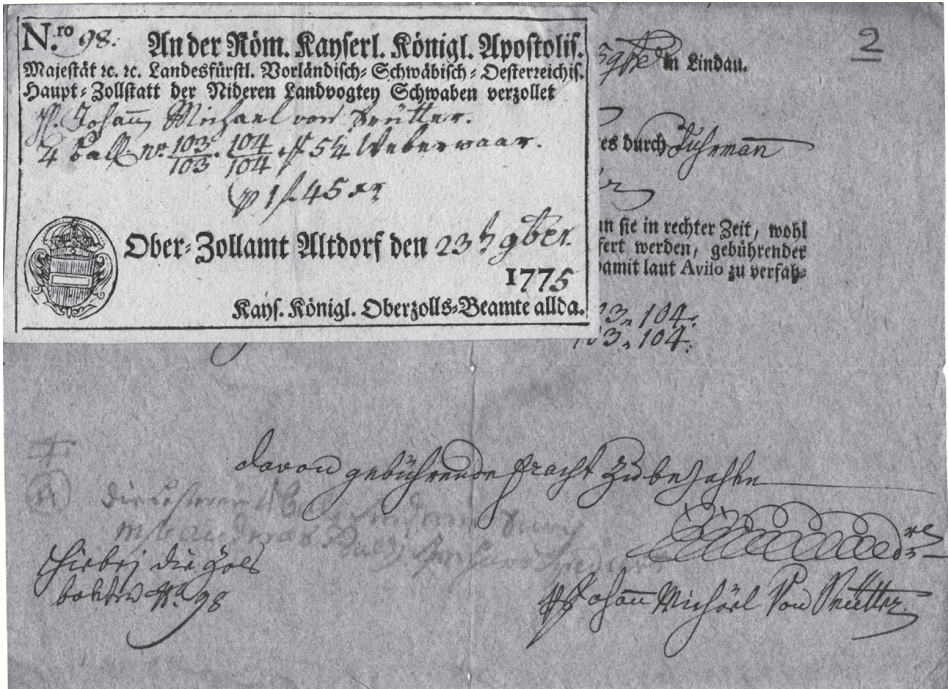
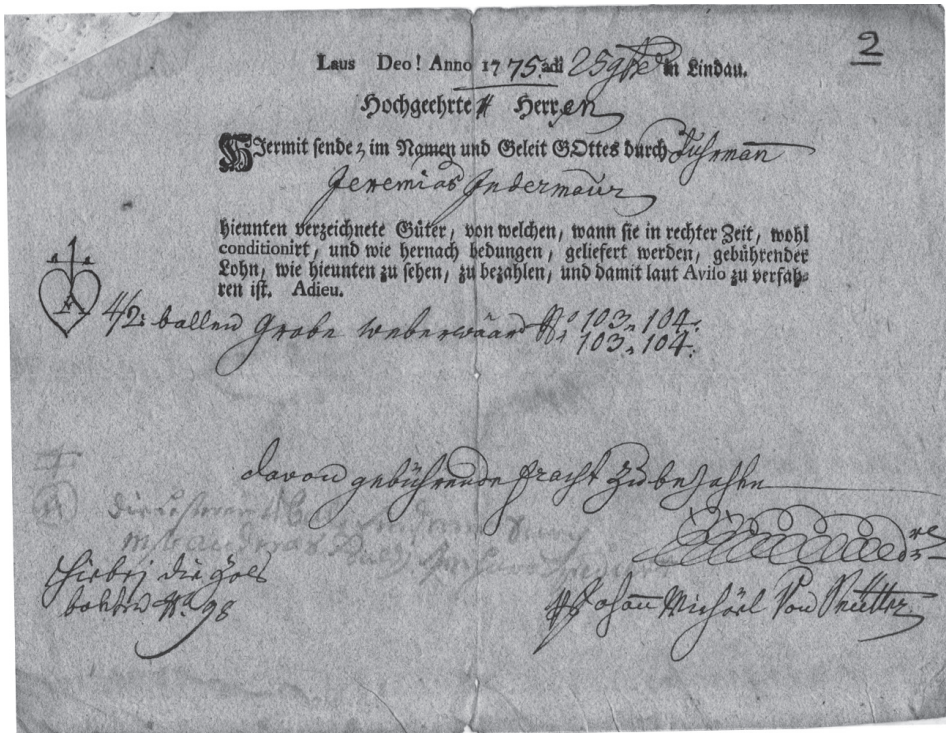


Bild 4: Frachtbrief mit aufgeklebtem Zollschein (1775). [Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel HS 17]

Die Zeichen halten durch Verweise auf eine symbolische Ordnung die Beziehungen zwischen dem Absender, dem Empfänger, dem Vermittler und der Ware aufrecht. Schrift-, Bild- und Zahlenzeichen ergänzen sich dabei gegenseitig. Die Charakteristiken der transportierten Waren müssen von den Akteuren nicht immer neu festgehalten, sondern bloß noch überprüft werden. Der Gebrauch von Zeichen beschleunigt das Wiedererkennen. Indem der Frachtbrief Ankunft- und Zielort festhält, setzt er einen zeitlichen und örtlichen Rahmen, der den Anfang und das Ende des Transportvertrags markiert. Frachtbriefe stabilisieren zwar die Beziehung von Waren, Absender, Transporteur und Empfänger während des Transportes. Sie sind bloß ein Stück Papier, das die Informationen zusammen mit den Waren transportiert. Sie sind, um einen Ausdruck zu verwenden, den Michael Hutter im Zusammenhang mit Münzen geprägt hat, »ein Versprechen einer den Moment überstehenden Gültigkeit.«⁴³ Sie sind jedoch keine Vertreter der Ware selbst. Der Absender hat »nachher nichts in den Händen, und er wäre eigentlich nicht einmal im Stande, einem betrügerischen Fuhrmann zu beweisen, dass er ihm die Ware übergeben hat, während dieser für die Erfüllung seiner Anforderungen nicht allein durch den Frachtbrief, sondern auch die Ware selbst (...) völlig gedeckt ist.«⁴⁴ Es ist nicht die verbrieftete Verbindung allein, die die Sicherheit zwischen den Akteuren schafft, sie ist eingebettet in soziale Bande. Diese auf Mündlichkeit und Schriftlichkeit basierenden sozialen Systeme gehen dem schriftlichen Recht voraus und sind viel leistungsfähiger als in den Fortschrittserzählungen des auf Schriftlichkeit und Kodifizierung bedachten bürgerlichen Rechts lange angenommen

43 Hutter, Form der Münze, S. 161.

44 Fracht, Frachtbrief, in: Verein praktischer Kaufleute (Hg.), S. 488.



39

Bild 5: Bezeichnung der Waren (»4 1/2 Balle grobe Webewaar«) mittels Monogrammen und Figuren (1775).
[Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel HS 17]

wurde. Zwischen Absender und Empfänger der Waren wirken Vermittler, Kaufleute, Kommissionäre und in Transport- und Lagerangelegenheiten die Spediteure. Sie sind die *interfaces* des Welthandels, welche auch Anschlusspunkte für die späteren staatlichen Aktivitäten schaffen.

Vermittler von Trans-Aktionen

In Amsterdam und Hamburg gab es schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts spezialisierte Spediteure, die ihre Geschäftstätigkeit auf die Vermittlung von Transport ausrichteten. Bereits in Johann Heinrich Zedlers Universallexikon wird 1743 auf die wirtschaftliche Stärke von Schweizer Spediteuren verwiesen: »Man findet hin und wieder, sonderlich in der Schweiz und in Frankreich, grosse reiche Speditores, die viele eigene Wagen, ja oft einer bis tausend Maultiere gehalten und damit anderer Kaufleute Güter fortgeschaffen haben.«⁴⁵ Die Tätigkeit der Speditores, Spediteurs oder Güter-Versender wird wie folgt umschrieben: »Von welchen erfordert wird, dass sie erstlich in den Niederlags-Städten, in welcher die Waaren zu Wasser ankommen, nahe an dem Flusse wohnen sollen, auch eine gute Winde oder Kran an den Ufer derselben, vor ihrem Packraum stehen haben. (...) Sollen sie grosse und weite Gewölbe, in

45 Speditores, in: Johann Heinrich Zedler (Hg.), Grosses vollständiges Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste, 1743, S. 1391–1393.

solche die Waren bequem, und ohne Confusion einzulegen haben. Sollen sie, wenn sie Ballen und Kisten von den Fuhr- und Schifflenten empfangen, fleissig Acht geben, ob dieselben wohl conditioniert das ist: Ob sie nicht nass, oder durch einen anderen Zufall verdorben seyn. (...) Wenn sie derlei Schaden finden, müssen sie darüber ein Attestat machen lassen, damit sie dadurch die Streitigkeiten, welche sich unter Fuhr- und Kaufleuten, und unter ihnen bei der Lieferung ereignen können, vermeiden mögen. Diese Vorsicht ist auch den Fuhrbriefen gemäss. (...) Denn weil der Frachtbrief lautet, dass sie die Waaren wohl conditioniert empfangen sollen, müssen sie dieselben nicht anders annehmen«. Weiter heisst es, dass der Spediteur selbst oder seine Angestellten beim Abladen der Waren präsent sein müssen, dass sein Empfangs- und Versend-Register in Ordnung zu halten ist, um Konfusionen zu verhindern.

In seiner Dissertation zur Geschichte des Basler Speditionsgewerbes aus den 1940er Jahren beschreibt Walter Eggli ein zunächst mit staatlichen Transportprivilegien ausgestattetes Gewerbe, das zwischen Fuhrgewerbe und den Kaufmännern entstand und den Fuhrleuten Fracht und den Kaufleuten Transportgelegenheiten verschaffte.⁴⁶ Spediteure übernahmen Koordinationsfunktionen zur Auslastung der Transportmittel und Abwicklung der Zollformalitäten, und sie betrieben Risikominimierung, indem sie für die Kaufleute den Umgang mit mehr oder weniger zuverlässigen und kapitalkräftigen Fuhrmännern übernahmen. Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Verkehrsvermittlung auch von Beamten des Basler Kaufhauses betrieben. Walter Eggli kam aufgrund einer Analyse von Adressbüchern zu dem Schluss, dass sich das Speditionsgeschäft in Basel erst ab 1850 aus dem Handel-, Bank- und Versicherungsgeschäft herausdifferenziert hat. Die Vereinheitlichung der Zölle, die seit den 1820er Jahren durch die Eidgenössische Zollrevision vorangetrieben und nach der Bundesstaatsgründung durch einen eidgenössischen Zolltarif von 1849 rechtlich verankert wurde, sowie der seit den 1840er Jahren durch Privatgesellschaften organisierte Eisenbahnbau führten zu einer Veränderung der Funktion der Basler Spediteure, die sich in den 1850er Jahren zunächst mit dem Umschlag, Lagerung und Transport des Schienenmaterials und dann mit der Organisation von Transporten durch geschickte Verbindung der Transportmittel Fuhrwerk und Eisenbahn wieder neue intermediäre Geschäftszweige erschlossen. Die Vermittlungstätigkeit der Spediteure reagierte permanent auf Veränderungen der Verkehrsmittel und auf Verschiebungen der Interessenlagen anderer Akteure (wie jene der Kaufleute oder des Staates). Sie war extrem anfällig für wirtschaftliche Krisen, politische Ereignisse und Kriege und auch dem Treiben der Natur ausgeliefert. Basel, am Rhein, an einer Grenzlage und später an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegen, wurde im 19. Jahrhundert zum Hauptquartier der Spediteure Mitteleuropas. Logistikfirmen, die heute zu den größten der Welt gehören, wie die DHL/Danzas (1815 im benachbarten St. Louis gegründet), gehen auf Firmengründungen in Basel während des 19. Jahrhunderts zurück.⁴⁷

Der Spediteur kommt dann ins Spiel, wenn Waren an entfernte Ort zu versenden und keine direkten Transportmittel vorhanden sind. Er vollzieht eine räumliche Über-Setzung. Worin besteht diese Übersetzung? Er übernimmt diese Aufgabe durch persönliche Präsenz und als Vertretung seiner Präsenz mittels Ausstellung von Papieren: »Sie bedingen mit dem Absender die Fracht, Lieferzeit etc., übergeben die Güter Fuhrleuten, die sie kennen, und

46 Eggli, Basler Speditionsgewerbe.

47 Nicolas Passavant/Gustaf Adolf Wanner, Hundertfünfzig Jahre Danzas 1815–1965, o. O 1965. SWA: Verkehr A 32, DHL Danzas Air & Ocean (Transportunternehmen) – Basel. Dokumentensammlung, Broschüren, Darstellungen, 1929 ff. SWA: Verkehr A 32, DHL Danzas Air & Ocean (Transportunternehmen) – Basel. Zeitungsausschnitte, 1933 ff.

stehen für den Werth der Güter selbst, sowie für allen Schaden, welcher unterwegs durch Schuld des Fuhrmann entstehen könnte. Sie haben bei diesem Geschäft einen Gewinn, indem ihnen der Fuhrmann entweder eine gewisse Abgabe von der bedungenen Kraft zu zahlen hat, oder indem sie selbst mit ihm eine niedrigere Fracht als mit den Absendern bedingen.⁴⁸ Diverse Kommunikations- und Transportkanäle sind dabei im Spiel und bedingen sich gegenseitig. Dem Spediteur wird durch Avisbrief per Post⁴⁹ der Auftrag zum Transport der Waren erstellt. Er übernimmt die Fracht, lagert sie, übergibt sie den Frachtführern und organisiert ihre Stabilität über große Distanzen und mehrere Transportmittelwechsel hinweg. Er ist jene Instanz, die alarmiert und attestiert, wenn Transportketten unterminiert werden, sei es durch die Natur oder Menschen. Er meldet Störungen und sanktioniert Wertverminderungen der Ware durch den Transport, indem er bei Bezahlung der Fracht an den Fuhrmann die Schadenssumme abzieht. Und er übernimmt auch Verpfändungen, indem er bei Zahlungsunfähigkeit des Empfängers die Ware nicht übergibt. In diesem Sinne dient er als Vertrauens- und Sicherheitspuffer zwischen Absender und Empfänger. Er stellt für seine und alle anfallenden Kosten während des Transports (Abgaben, Lagergelder, Briefporto) Rechnung an den Auftraggeber. Er wiegt, verpackt, stapelt und lagert Waren, repariert Transportkisten und stellt Frachtbriefe aus. Er ist auch ein Mittelsmann zwischen Kaufleuten und dem Staat, indem er die Verzollung der Waren erledigt. Der Spediteur ist präsent, wenn Transportmittel und Ware miteinander verbunden und wenn sie wieder voneinander getrennt werden. Er ermöglicht Trans-Aktionen im wortwörtlichen Sinn, Handlungen diesseits des vertrauten Raumes und außerhalb des vertrauenswürdigen Personenkreises. Er wird damit zum Vermittler bei Markttransaktionen oder wie der Begründer der Transaktionskostentheorie Ronald Coase zweihundert Jahre nach dem Eintrag in Zedler in den 1960er Jahren formulierte: Er trägt zusammen mit den Begleitpapieren zur Senkung der Transaktionskosten bei: »In order to carry out a market transaction it is necessary (...) to draw up the contract, to undertake the inspection needed to make sure that the terms of the contract are being observed, and so on.«⁵⁰

Über alle speditierten Waren, die durch seine Hände gehen, führt er ein besonderes Buch, das so genannte Speditionsbuch, in dem Datum, Sender, Empfänger, Anzahl der Colli und deren Bezeichnung sowie die eingenommenen und ausbezahlten Geldbeträge festgehalten werden, und er trägt alle Auslagen und Einnahmen in das Speditionskonto seiner übrigen Bücher ein.⁵¹ Das Speditionsbuch der Firma Johann Georg Ewig aus Basel ist ein Beispiel für eine solche Buchführung über spedierte Güter.⁵² Das Speditionsbuch umfasst die Zeitspanne zwischen Februar 1834 bis Mai 1852. Die Spediteure waren Wirte in der Gastwirtschaft zum Schnabel am Rindermarkt in Basel. Die einzelnen Frachten werden im Speditionsbuch fortlaufend als Fließtext festgehalten und durch Querstriche

48 Fracht, Frachtbrief, in: Verein praktischer Kaufleute (Hg.), S. 488.

49 Medienwissenschaftlich zur Post: Bernhard Siegert, Relais. Geschicke der Literatur als Epoche der Post, 1751–1913, Berlin 1993.

50 Ronald Harry Coase, The Problem of Social Cost, in: Journal of Law and Economics 3 (1960) Oct., S. 1–44, hier S. 15.

51 Spediteur, in: Verein praktischer Kaufleute (Hg.), Allgemeines Handels-Lexikon oder Enzyklopädie der gesamten Handelswissenschaften für Kaufleute und Fabrikanten, Leipzig 1857, S. 580–581, hier: S. 581.

52 SWA: Handschriften HS 17 Z: Speditionsbuch der Firma Ewig, Johann Georg Vater und Sohn. Gastwirte zum Schnabel. Rindermarkt, Basel. Gerbergasse. Speditionsbuch von 1.2.1834 bis 2. Mai 1852.

voneinander abgetrennt. Das Fehlen von Seitenangaben und Registern lässt darauf schließen, dass sie als Verdoppelung und Sicherungskopie der losen Frachtbriefe verwendet und nicht regelmäßig konsultiert wurden.⁵³

Die Sprengkraft des Frachtbriefs im obligationsrechtlichen Handelsgesetzbuch

42

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts war das verschriftlichte Recht über den Warentransport sehr disparat. Ein 1718 unter dem Titel »Das Recht der Fuhrleute« erschienenes Traktat muss man sich als unübersichtliches Sammelsurium von Gerichtsurteilen und Versatzstücken aus dem römischen Recht vorstellen.⁵⁴ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts sind Versuche zu beobachten, die »zerstreut umher liegenden« Materien »von der heterogensten Art« zu ordnen.⁵⁵ Diese Ordnungsbemühungen sind beeinflusst durch die napoleonische Gesetzgebung, welche mit dem französischen Code de Commerce von 1807 das erste bürgerliche Handelsgesetzbuch der Welt schuf. Das Gesetzeswerk beginnt mit den »Commerçans«, um im zweiten Abschnitt gleich zu den »livres de commerce« überzugehen (§ 7): »Tout commerce est tenue d'avoir un livre-journal, qui *présente* jour par jour, ces dettes actives et passives.«⁵⁶ Buchführung war das Herz der Kodifizierung von Handel und Transport.

Im Code de Commerce wurde auch das Verhältnis zwischen Kaufleuten, Spediteuren und Transporteuren und die Funktion des Frachtbriefs (*lettre de voiture*) festgeschrieben. Unter § 100 wurde der Frachtbrief als Vertrag zwischen »l'expéditeur, et le voiturier ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier« offiziell im bürgerlichen Handelsrecht verankert. Der Code hielt zunächst fest, dass der Frachtbrief datiert und vom Spediteur signiert sein müsse, dass Inhalt, Gewicht und Anzahl der transportierten Waren sowie der Name und das Domizil des Spediteurs, des Empfängers und des Transporteurs festgehalten sein müsse. Auch die Zeichen und Nummern der Waren mussten im Brief aufgeführt sein und es wurde vorgeschrieben, dass der Spediteur ein Speditionsbuch führen müsse: »La lettre de voiture doit être copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.«⁵⁷

Die bürgerlichen Gesetzbücher nahmen die auf Schrift, Zeichen und Papier basierenden frühneuzeitlichen Aufschreibesysteme im 19. Jahrhundert in die handelsrechtlichen Gesetze auf. Im Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861 wurde festgehalten, dass der Frachtbrief ein Beweis für den Frachtvertrag zwischen Absender und Frachtführer sei und der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtvertrages verlangen könne.⁵⁸ Es wäre jedoch falsch zu vermuten, dass mit der Verrechtlichung der Frachtbriefe die Rechtssicherheit gestiegen sei:

53 Grundlegend zur Geschichte der Buchführung: Anthony G. Hopwood/Peter Miller (Hg.), *Accounting as Social and Institutional Practice*, Cambridge, England, New York 1994.

54 Christoph Harprecht, *Das Recht der Fuhr-Leute*, Leipzig 1718. [1706]

55 Johann Carl Ernst Münter, *Das Frachtfahrer-Recht*, Hannover 1801. [1801], S. 2.

56 »Der gesamte Handel muss über ein Journalbuch verfügen, das, Tag für Tag, die aktiven und passiven Buchungen präsentiert.« [MD]

57 Ebd. »Der Frachtbrief muss vom Kommissionär in ein Buch kopiert werden, auf einer Seite, in einem Paragraphen, ohne Abstand und fortlaufend.« [MD]

58 Allgemeines Handels-Gesetzbuch nebst den Einführungsgesetzen sämtlicher deutschen Einzelstaaten und vollständigem alphabetischen Register, Münster 1865, § 91, 92. Fracht, in: Rotschild's Taschenbuch für Kaufleute (Hg.), Otto Spamer's Illustriertes Handels-Lexikon, Leipzig 1878, S. 516–526, hier S. 517.

Zwar waren im Deutschen Handelsgesetzbuch 275 Paragraphen ausschließlich dem Frachtgeschäft von Waren gewidmet, die minutiös alle erdenklichen Konflikte behandelten (Verlust, Beschädigung, Verspätung und auch Eisenbahn und Seehandel). Die Regelung des wechselhaften, fragilen, raum- und zeitüberschreitenden und viele Akteure einschließenden Transportes sprengte jedoch die strengen neuen obligationsrechtlichen Doktrinen, weil das Frachtgeschäft auf einen Wechsel in den »Subjekten der Obligation« angelegt ist.⁵⁹ Die Übergabe des Frachtbriefes durch den Frachtführer an den Empfänger ist jener Moment, in dem der Absender aus dem Vertrag mit dem Frachtführer austritt, doch die Vertragserfüllung geschieht zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger. Die »Verkehrsbedürfnisse« waren im Gewohnheitsrecht, das den Empfängern gewisse selbstständige Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag verlieh, nicht schlechter aufgehoben gewesen. Das Deutsche Handelsgesetz führte mit dem Ladeschein ein weiteres Papier ein, das die Unsicherheiten am Ende der Transportkette zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger verringern sollte. Die Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger bleibt auch im Handelsgesetz die Schlüsselstelle: sie wird nun zum »scharf markierte[n] Trennungspunkt«⁶⁰ innerhalb der obligationsrechtlichen Bestimmungen umgedeutet.

Neue Nachrichtentransportmedien und internationale Verkehrsinfrastrukturen

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird das Papier der Frachtbriefe dünner, die handgeschriebenen Frachtbriefe verschwinden und die Verweise auf eine übergeordnete göttliche Instanz im Geschäftsvertrag fallen weg. Doch was bleibt, ist die zweifache Faltung. Die Briefe werden tabellarischer, d. h. die Angaben über Zeichen, Nummer, Stückzahl und Gewicht werden in Tabellen eingetragen, die mehr Raum auf Kosten von Fließtext einnehmen.⁶¹ Durch die Verwendung von einfachen und fettgedruckten Linien werden Rechenhilfen geschaffen: die während des Transports anfallenden Tarife und Zölle können direkt auf dem Papier zusammengezählt werden.

In den 1850er Jahren beginnt eine kurze Phase der typographisch und illustrativ aufwendig gestalteten Briefköpfe, die dann durch die Formalisierungswalze im Zuge des internationalen Eisenbahnverkehrs zwei Jahrzehnte später wieder verschwinden werden. Die Briefköpfe repräsentieren visuell den Bedeutungszuwachs der Transportvermittler und die neuen Transportinnovationen Dampfschiff und Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts. Mit den Waren wird auch der Name des Absenders verbreitet, Frachtbriefe werden zur Reklame für den Berufsstand der aufstrebenden Spediteure. Die Bilder transportieren auch Botschaften – den *take off* des Transportwesens: Merkur, der Götterbote und Gott des Handels mit seinem Stab posiert neben Kisten, Säcken und Fässern; Symbole des Transports wie Anker, Pferdepeitsche und fliegende Vögel sowie die Triade der modernen Transportmittel – Fuhrwerke, Segel- und Dampfschiffe und Eisenbahnen – thronen über Schrift und Tabelle. Die

59 Vgl. Georg Eger, Das Verhältnis des Frachtführers zum Absender und zum Empfänger nach Artikel 402 und 405 des Handelsgesetzbuches, o. O. o. J., S. 2.

60 Ebd., S. 4.

61 Zur Tabelle vgl. Markus Krajewski, In Formation. Aufstieg und Fall der Tabelle als Paradigma der Datenverarbeitung, in: David Gugerli, Michael Hagner, Michael Hampe, Barbara Orland, Philipp Sarasin, Jakob Tanner (Hg.): Nach Feierabend, Zürcher Jahrbuch für Wissensgeschichte 3 (2007), S. 37–55.

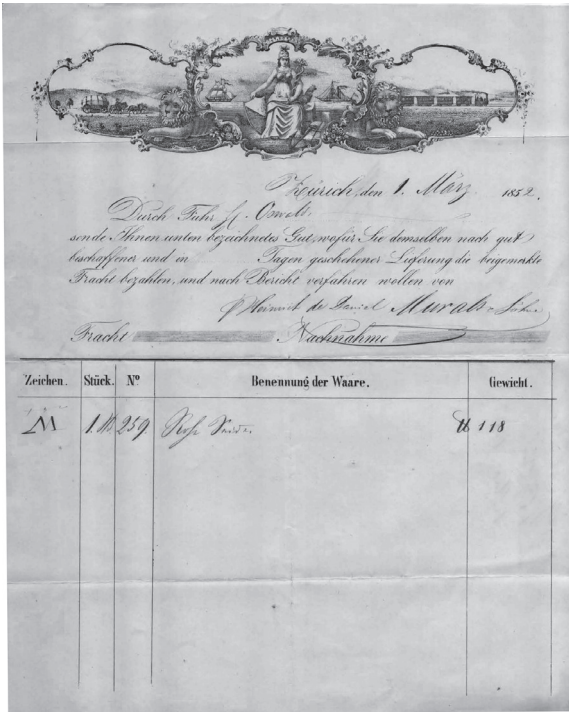


Bild 6: Aufwendig verzierte Tabelle: Frachtbrief mit der Triade der modernen Transportmittel (1852).
[Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel Vo L I 5b]

reichhaltigen Briefköpfe demonstrieren die vertragliche Hoheit, welche die Spediteure Mitte des 19. Jahrhunderts einnehmen, bis sie ihre Funktion kurz darauf mit aufstrebenden Akteuren wie den Versicherungs- und Eisenbahngesellschaften teilen müssen.

Der Brief war nun nicht mehr das einzige Medium zur Übermittlung von Botschaften: Auf den Frachtbrief geklebte Bescheinigungen von Transportversicherungen mit dem Hinweis, dass die Versicherungsgesellschaft bei Unfällen telegrafisch zu benachrichtigen sei, kündeten vom Einzug des Telegraphen in Handel und Transport. Telegraphen schufen ein Kommunikationsmedium, das die Distanzen schneller als der Briefverkehr überwinden konnte, und den Transfer von Botschaften und die Zirkulation von Waren beschleunigte.⁶² Die Rationalisierung der Kommunikation kommt auch in einer Zunahme vorformulierter und vorgedruckter Anweisungen zum Ausdruck. Damit wurde Komplexität reduziert.

Die Eisenbahngesellschaften schufen Mitte des 19. Jahrhunderts eine grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur, die den Massentransport von Waren in einem neuen Maßstab ermöglichte. Die Rolle der Eisenbahngesellschaften für den Wandel von Organisationsstrukturen in der Wirtschaft kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Der Aufbau des Eisenbahnnetzwerkes und der dabei erforderliche enorme Kapitalbedarf sprengten die Organisationskapazitäten der Unternehmensstrukturen des 19. Jahrhunderts. Sie führten zur Gründung von Aktiengesellschaften und in den USA zur Geburt der *manager* – den neuen koordinierenden *visible hands* der Marktgesellschaften, die Funktionen in der Unternehmensleitung wahrnehmen, die die alten Patrone nicht mehr allein leisten konnten.⁶³ In Europa waren die Eisenbahngesellschaften die Motoren einer Vereinheitlichung der Frachtverträge.⁶⁴ Im Eisenbahnfrachtvertrag wurden erstmals allgemein gültige fixe Termine

62 Roscher, Über das Wesen und die Bedingungen des internationalen Nachrichtenverkehrs.
63 Alfred D. Chandler, The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business, Cambridge, Mass. 1977.
64 Die folgenden Angaben beruhen auf: Friedrich Meili, Internationale Eisenbahnverträge und speciell die Berner Convention über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht, Hamburg 1887. Fracht, in: Victor Röhl (Hg.), Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Wien 1892, S. 1616–1666.

verankert. Durch feste Lieferungsfristen (2 Tage für normales Gut und 1 Tag für Eilgut) wurde der Transport für Kaufleute zeitlich genauer kalkulierbar. Die unterschiedlichen Zeitregimes wurden durch weißes (Normal) und rotes (Express) Papier signalisiert, welche unterschiedliche zeitliche Prioritäten im Transport markierten. Die alte Briefform mit Anrede und Text ging nun vollständig im Formular auf.

Die Stempel der Eisenbahngesellschaften lösten die Unterschrift des Spediteurs ab. Der Frachtvertrag war nun in die Logik der staatlichen Bürokratie überführt worden. Der Stempel wurde zum Zeichen dafür, dass der Vertrag geschlossen worden ist. Was vom alten Frachtfrachtvertrag blieb, war die Faltung, die die Form für die neue Gestaltung der Formulare lieferte. Nach einem einmaligen Zusammenfallen (quer) wird auf der Vorderseite Adresse, deklarierte Gesamtsumme, Nachnahme und Bahnstempel sichtbar, und auf den inneren beiden zusammenhängenden Seiten entsteht ein durchgehendes Schema für die Angabe des eigentlichen Frachtgutes und Platz für den Wiegestempel und den Stempel der Abgangsstation sowie die Unterschrift des Absender.⁶⁵ Auf der Rückseite ist unter dem Titel »Note« ein Formular zur Berechnung der Fracht und der Frachtzuschläge angebracht.

Die Eisenbahngesellschaften waren eigentliche Lokomotiven einer Vereinheitlichung des Frachtrechts und einer Standardisierung der Frachtbriefformulare im Rahmen der internationalen Übereinkunft über den Eisenbahnfrachtverkehr, die 1890 unterzeichnet wurde. Damit wurden bislang private Transportnormen in einen internationalen Staatsvertrag übersetzt. Diese Übereinkunft war der erste internationale Vertrag, der nicht primär technische Inhalte, sondern wirtschaftliche Angelegenheiten regulierte. Er wurde deshalb von den Befürwortern eines *jus universum* am Ende des 19. Jahrhunderts euphorisch begrüßt. Der internationale Frachtvertrag steigerte die Regulierungsdichte: Die Verwendung des von den Eisenbahngesellschaften herausgegebenen Frachtbriefes sowie dessen Abstempelung und Übersetzung in das Deutsche oder Französische war nun obligatorische Voraussetzung eines Frachtvertrages. Erstmals wurde die Ausstellung eines Duplikates und eines Datumstempels für den Absender obligatorisch erklärt. Mit dem Duplikat wurde dem Absender ein Mittel in die Hand gegeben, gegen Vorweisen des Duplikates über die Güter zu verfügen. Damit wurde die Position des Absenders gestärkt. Er konnte nun auf das Papier zurückgreifen und das Duplikat auch als Mittel der Retention verwenden. Im Gegensatz zum Lagerschein, der im Warrantgeschäft zu einem übertragbaren, symbolischen Vertreter

Bild 7: Eilgutfrachtabelle auf roter Signalfarbe, Schweizerische Eisenbahnen (1866).
[Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel Vo L I 5b]

⁶⁵ Fracht, in: Rotschild's Taschenbuch für Kaufleute (Hg.), S. 518–519.

rankirt. **Note.**

	Zu erheben:			
	Thlr.	Gr.	Pf.	Kr.
Nachnahme				
Provision				
Fracht bis				
Frachtzuschlag				
Fracht bis				
Frachtzuschlag				
Total				

Fracht bis
Frachtzuschlag
Zusammen

Nro. des Wagens 300
Nro. der Frachtkarte 191
Pos. Herrn Herrschel
Station der BASEL Eisenbahn
über 12. Aug.
Die declarirte Gesamt-Werthsumme (§. 23 No. 2 a. des Vereins-Reglements) beträgt
Specification der Nachnahme.
Gesamt-Nachnahme in Buchstaben:
Stempel der Bahnen:
EISENB. VERW. BASEL
9 AUG 1869


Bild 8 a und b (auch nächste Seite): Formularvorgabe durch Faltung: Frachtbrief des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1869. [Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel Vo L I 5b]

der Ware und zum Wertpapier, zur Deckung für Bankkredite, als Mittel zur Beschaffung von Vorschuss bei Liquidationsproblemen eingesetzt werden konnte⁶⁶, blieb der Frachtbrief, wie schon im 18. Jahrhundert, eine Urkunde des Frachtvertrags.

So wie die Eisenbahnen nationale Grenzen sprengten, durchbrach der »durchgehende Frachtschein« den bisher sakrosankten nationalen Rechtsrahmen. Dieser internationale Staatsvertrag (ein Pionier des Völkerrechts) entstand nicht im Rahmen des internationalen Privatrechts, das »zu den bestrittensten Teilen der ganzen Rechtswissenschaft«⁶⁷ gehörte, sondern autonom durch Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen. Die standardisierten Eisenbahnfrachtbriefe waren die Äquivalente zu den 150000 Kilometer Schienen: Sie ermöglichten im Zeitalter des Nationalismus einen nahtlos grenzüberschreitenden Warentransfer zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Russland, Belgien, Niederlande, Luxemburg und der Schweiz. Die neuen, hoch standardisierten Formulare, die einheitliche Stempeldrucke an Stelle der individuellen Handschrift verwendeten, konnten auf der Ebene der Informationsübermittlung mit den zunehmenden

⁶⁶ Zum Lagerschein und Warranthandel vgl. Sonndorfer, Technik des Welthandels, S. 4–5, Lagerscheine, in: Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute (Hg.), Otto Spamer's Illustriertes Handels-Lexikon. Praktisches Hilfs- und Nachschlagebuch über alle Gegenstände und Verhältnisse des Handels und Weltverkehrs, Leipzig 1879, S. 426–427. A. Bayerdoerffer, Das Lagerhaus- und Warrantsystem, Jena 1878. Emil Richter, Oeffentliche Lagerhäuser und Warrant-Agiotage in ihrem Einfluss auf Produktion und Handel, Minden 1888.

⁶⁷ Fracht, in: Victor Röhl (Hg.), S. 1652.



Frachtat.

1906


Lipzig den 19 Juni 1869

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verträge enthaltenen und ^{nir} _{und} bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Druck von A. Stenger in Erfurt

Zeichen.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Zentn.	Abgerundetes, zur Berechnung zu nehmendes Gewicht Zoll-Centner $\frac{1}{16}$ $\frac{1}{16}$.	Declaratirter Werth der einzelnen Positionen.	Erklärung wegen der selbst und einseitigen Behauptung, einer Beweismittelung eines Mittelsproben, eines Beschlusses der betreffenden Bahnen, und sonstiger, die zu beachtenden Bestimmungen, Angabe etwaiger Biegeverhältnisse.
<i>K&C</i>	<i>217</i>	<i>1</i>	<i>Kiste</i>	<i>Leidenband</i>	<i>95</i>	<i>1</i>		<i>Probe 1 Begleiterschein</i> <i>St. # 3321.</i> <i>2. 2. Linie von dem</i> <i>Lippe</i>
				<i>franco</i>				


Wäge-Stempel.



Unterschrift:

frk. Reichenberg

Stempel der Abgangs-Station.



Warenmassen standhalten. Sie konnten nun problemlos in die administrativen Abläufe der internationalen Transportbürokratien eingespeist werden.

Vermittler, Medien und die Frage, was die Weltwirtschaft zusammenhält

In den Handelswissenschaften des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die die angehenden Kaufmänner in die »Kontorpraxis« einführte, wurde das Wirtschaften zu einer Technik, die wie Lesen, Schreiben und Rechnen erlernt werden konnte. Die angewandte Betriebswirtschaftslehre bestand im Wesentlichen aus der Handelskorrespondenz. Der Frachtbrief ist das Herz der Transportnormen und er erwies sich zwischen dem 18. und 20. Jahrhundert als äußerst stabil. Seine Stabilität rührt daher, dass er ein Versprechen beinhaltet (dass seine Gültigkeit den Transport überdauert); dass er die Ware bezeichnet und dabei selbst zum Zeichen des Vertrags wird; dass er komplexe Praktiken bei der Über-Setzung von Waren strukturiert (markiert durch eine Zeit *vor* und eine Zeit *nach* der Übergabe des Frachtbriefes); dass er verschiedene Zusatzfunktionen erfüllen kann (Zollpapierunterlage, Rechenhilfe, Reklame); dass er hoch formalisiert und standardisiert ist (gedruckt, zweifach gefaltet, klar definierte Inhalte) und dass er die Komplexität von Transportsituationen reduziert (schnelle Wiedererkennbarkeit, markierte Transportprioritäten etc.).

Die Spediteure waren die Urheber der Begleitscheine des Transportes. Die Handhabung von *paperwork* wurde zu einer der kennzeichnenden Tätigkeiten von Kaufleute. Der Beruf des Spediteurs entstand, als Spezialisten für Zwischenräume, Lücken und Vakuen zwischen den Kaufleuten und Transporteuren im Handel gefragt waren. Nachdem das Eisenbahnnetz verstaatlicht und alte Lücken geschlossen wurden, drohte den Basler Spediteuren der Verlust ihrer alten Vermittlertätigkeiten. Doch sie fanden neue Lücken durch die geschickte Kom-

bination von Eisenbahn und Fuhrwerk bei der Organisation von Transporten und später bei dichterem Eisenbahnnetz durch das Sammelladungsgeschäft, das durch das Zusammenstellen voller Wagenladungen den Kaufleuten ermöglichte, an dem im Vergleich zu Stückguttarifen günstigeren Wagenladungstarifen zu partizipieren. Die Basler Spediteure organisierten bereits vor dem Ersten Weltkrieg fahrplanmäßige internationale Sammeltransporte zu den wichtigsten Atlantik- und Mittelmeerhäfen Europas nach Fahrplan und boten in den 1920er Jahren zusätzlich Luftfrachttransporte nach Paris, London, Brüssel oder Rotterdam an. Schließlich waren die Spediteure nach dem Ersten Weltkrieg auch wieder zur Stelle, als eine höhere Dichte von staatlichen Regulierungs- und Kontingentierungsmaßnahmen den Warentransport erschwerten. Bei der Abwicklung komplexer Zollformalitäten waren sie wieder gefragt und sie beteiligen sich mit staatlicher Lizenz am Zollfreilagergeschäft. Als in den 1980er Jahre *paperwork* durch computergestützte Transportabwicklung verdrängt wurde, entwickelten große Logistikkonzerne wie Danzas und Panalpina eigene elektronische Transportsysteme, die die Daten von vielen Begleitpapieren in einem EDV System vereinten.⁶⁸ Die Logistikkonzerne des ausgehenden 20. Jahrhunderts sind wie die Spediteure im 18. und 19. Jahrhundert zwar offiziell Transportvermittler, doch inoffiziell, und das macht sie aus medienhistorischer Sicht so interessant, sind sie immer auch Spezialisten für Informationsübermittlung. Sie sind Experten für Zeichen und waren lange vor dem Code de Commerce bereits Pioniere für komplexe Handelsverträge. Spediteure sind deshalb für eine Kulturgeschichte des Wirtschaftens so aufschlussreich, weil sie auf jene Techniken und Medien hinweisen, welche in den durch Arbeitsteilung entstehenden Vakuen operieren, die Émile Durkheim als Zusammenbruch der sozialen Bande umschrieben hat. Neben den neuen Berufsfeldern entstanden die von Durkheim noch gänzlich unbeachteten Transportmittel und Nachrichtensysteme, welche nicht nur Waren und Informationen, sondern auch Vertrauen transportieren und technische Routinen etablieren.

Darüber, wie diese sozialen und medialen Verbindungen in modernen Gesellschaften funktionieren, wann die technische Routinen die sozialen Bande verdrängten, zerstörten oder ersetzten, und wann sie zu ihrer Stärkung beitrugen, wissen wir noch viel zu wenig.

Ob Medien durch ihre Bündelung und Kanalisierung vielleicht auch Gefahr laufen, irgendwann genauso zu implodieren wie die sozialen Bande, die Durkheim als Folge der Arbeitsteilung in Auflösung begriffen sah, darüber kann heute bloß spekuliert werden. Doch es deutet einiges darauf hin, weil die *supply chains* der modernen Logistik und damit die mit ihnen verkoppelten Wirtschaftssysteme und Lebenswelten extrem anfällig geworden sind für Streiks, Unfälle, Systemzusammenbrüche und Katastrophen. Gerade der Trend zu extrem knappen (»lean«) Logistikketten mit minimaler Lagerhaltung schafft neue Risiken, welche durch das hohe Maß der Arbeitsteilung noch potenziert werden: »If something goes wrong – and it often does – business will quickly grind to a halt«, so bilanzierte der Economist im Jahr 2006.⁶⁹ Deshalb sind die vermeintlich so selbstverständlichen Bande des Welthandels immer gefährdet und für die Geschichtswissenschaft, die sich dafür interessiert, wie moderne Gesellschaften zusammengehalten werden und auseinander driften, nicht bloß eine Nebensache.

68 Firmeneigene Handbücher vermitteln dabei den Kunden die Standards der elektronischen Übermittlung: Panalpina Welttransport AG, Panalpina Forwarding Manual: Customer Edition, Binnigen 1997.

69 The Economist, June 15, 2006 [<http://www.economist.com/node/7032165>, Zugriff 27.9.2011]